



## Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques

Archives

17 | 1996

Hommage à Bernard Lepetit

---

# Géographie de l'imaginaire. La banlieue

Geneviève Desthuilliers

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ccrh/2607>

DOI : 10.4000/ccrh.2607

ISSN : 1760-7906

### Éditeur

Centre de recherches historiques - EHESS

### Édition imprimée

Date de publication : 4 octobre 1996

ISSN : 0990-9141

### Référence électronique

Geneviève Desthuilliers, « Géographie de l'imaginaire. La banlieue », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques* [En ligne], 17 | 1996, mis en ligne le 27 février 2009, consulté le 23 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/ccrh/2607> ; DOI : 10.4000/ccrh.2607

---

Ce document a été généré automatiquement le 23 avril 2019.

Article L.111-1 du Code de la propriété intellectuelle.

---

# Géographie de l'imaginaire. La banlieue

Geneviève Desthuilliers

---

À Penthésilée, il y a des heures que tu avances et tu ne sais pas bien si tu es déjà au milieu de la ville ou si tu es au-dehors [...] Penthésilée se répand sur des milles aux alentours en un bouillon urbain délayé dans la plaine [...] De temps en temps sur le bord de la route, des constructions aux pauvres façades qui se présentent les unes contre les autres, très hautes ou très basses, comme un peigne édenté qui semble indiquer que bientôt les mailles du tissu vont se resserrer [...] Marco Polo demande son chemin :

– Pour Penthésilée ?

Ils font un geste circulaire dont tu ne sais pas s'ils veulent dire « ici » ou bien « plus loin » ou « tout autour » ou encore « de l'autre côté ».

Italo Calvino, *Les Villes invisibles*<sup>1</sup>

- 1 L'intérêt que je porte à la ville et au réseau s'inscrit, dans un premier temps, dans un cursus architectural. Ce fut aussi l'occasion de pouvoir rencontrer Bernard Lepetit pour la première fois. Je voulais mettre en relation la notion de labyrinthe avec la pratique et l'aspect formel du réseau viaire de la banlieue parisienne. L'objet de cette recherche est né de plusieurs interrogations, de conversations et de récits sur la manière, pour un automobiliste, de s'orienter en banlieue.
- 2 La première étape de mon étude m'amena à rechercher les différentes formes de labyrinthe possibles, au travers d'œuvres littéraires. Cette typologie m'a permis d'établir des comparaisons entre la pratique et l'aspect formel du réseau. La littérature est ici un support d'analyse pour approcher la notion de labyrinthe et d'infini car « celle-ci rentre également en jeu dans la notion d'espace »<sup>2</sup>.

- 3 Il fallait alors prendre en compte l'emploi traditionnel et poétique du terme de labyrinthe. Zénon déclare :

S'il existe un espace, il doit être lui-même à son tour dans un espace et ainsi de suite à l'infini<sup>3</sup>.

Umberto Eco nous donne à lire, dans son ouvrage *Le Nom de la rose*, un premier labyrinthe, il est grec, c'est celui de Thésée :

On va vers le centre et on cherche la sortie, c'est pourquoi au centre il y a le Minotaure sinon l'histoire perdrait toute sa saveur, ce serait une simple promenade de santé. Oui mais vous ne savez pas où vous allez arriver ni ce que fera ce Minotaure et la terreur naîtra peut-être.

Ensuite apparaît le labyrinthe maniériste, celui qui a une structure en forme de racine avec de nombreuses impasses. La sortie est unique, mais vous pouvez vous tromper. Ce labyrinthe est un modèle de *trial and error process*. Pour ce dernier, Umberto Eco nous donne quelques précisions supplémentaires en dégageant un troisième type issu de celui en forme de racine, le rhizome :

Il est fait de telle sorte que chaque chemin peut se connecter avec d'autres. Il n'y a pas de périphérie, pas de sortie puisqu'il est potentiellement infini<sup>4</sup>.

Les caractéristiques fondamentales que je retiens de ces constructions labyrinthiques sont leur capacité à empêcher toute orientation et la notion d'infini qu'elles expriment, tant dans leurs formes littéraires que dans leurs formes concrètes :

Cette immense impasse me faisait peur [la banlieue]. Je n'osais jamais m'en approcher et quand en voiture je devais la traverser je fermais les yeux comme si déjà je pressentais ce qui hantera toute une vie en banlieue, l'expérience de l'indéfini, la perte de ses points de repère<sup>5</sup>.

- 4 À la suite de nombreuses études graphiques, d'analyses et d'observations, le modèle en rhizome s'impose. Il semble se rapprocher le plus de l'aspect formel et de la pratique du réseau viaire de cette partie de la banlieue : l'Est parisien. Pour affiner ma recherche, je me suis investie dans l'étude plus particulière de l'orientation en voiture. Cette dernière n'avait d'intérêt, dans ce cas, que par la mise en exergue d'une problématique contemporaine. En partant du principe qu'un labyrinthe peut être schématisé par des points et des lignes, j'ai ainsi constitué des graphes. Mon objectif était d'établir des scénarios en vue de sortir de ce « labyrinthe ». Ceux-ci respectaient les règles observées par les véhicules dans une ville. Sur les dix-sept scénarios constitués au hasard, quatre me ramenaient en arrière de mon point de départ et treize en avant. Ces petites enquêtes font ressortir un réseau très complexe, constitué de nœuds où il est difficile de s'arrêter. Elles font apparaître des couloirs où le retour est impossible. Le labyrinthe banlieue se constitue. On se sent pris au piège de voies trop courtes et de retournements trop rapides. Un automobiliste effrayé empruntant des couloirs à toute allure, petit à petit, pressent qu'il pourrait finir ses jours à tourner en rond.
- 5 Cet intérêt que je porte à la banlieue et à son réseau, Bernard Lepetit a su l'orienter vers une thèse de doctorat. C'est au cours de plusieurs discussions que mon sujet a pu évoluer. Bernard Lepetit donnait de l'importance à la précision de la construction de l'objet et aux méthodes scientifiques. Il m'invitait à m'interroger sur chaque étape de mon travail pour me permettre de mieux savoir ce que je recherchais, entraînant de nouvelles questions plus fondamentales et plus explicites. L'objet de mon étude, que nous commençons à construire, concerne l'orientation en voiture dans la banlieue parisienne. Lorsqu'on se déplace aujourd'hui en voiture dans une ville, on reconnaît avec plus ou moins de facilité les éléments qui l'organisent. Cette perception s'effectue comme un canevas de signes et

de symboles reconnaissables et liés entre eux, comme des points de repère, plus ou moins faciles à identifier.

## Une question : s'orienter

- 6 Les systèmes d'orientation utilisés dans le monde varient d'un endroit à l'autre, changeant selon les cultures et les paysages. Kevin Lynch, dans son ouvrage *L'Image de la cité*<sup>6</sup>, nous renseigne sur la nécessité de trouver son chemin. C'est pour lui une fonction primordiale de l'image de l'environnement et la base sur laquelle peuvent se développer des associations d'idées et des émotions qui lui sont liées :

Un paysage peut être schématisé par des lignes sur lesquelles on se déplace.

Il nous fait notamment découvrir un guide saharien qui pouvait suivre les pistes les plus imperceptibles et pour qui le désert tout entier n'était que réseau. Aujourd'hui, dans notre monde urbain, ces « chéneaux » sont des éléments prédominants d'une image de la ville. Chacun de nous peut aujourd'hui observer la ville à travers les vitres de sa voiture. Ce moyen de transport individuel change notre rapport au temps et notre perception de la ville. Pour cette raison, j'ai choisi d'étudier l'orientation dans la ville en voiture et sur un réseau particulier, les routes nationales. Elles sont, pour moi, le support de cette recherche, l'épine dorsale de l'analyse. Les routes nationales sont une réalité urbaine de la banlieue. À l'origine, elles étaient, pour partie, des routes royales, garantes aujourd'hui d'une histoire possible. Elles représentent des lieux de projection dans l'avenir, des supports de mutation. Elles sont aussi des axes économiques, de véritables « réseaux de consommation » où s'installent les hypermarchés et les supermarchés, les commerces à la typologie de « boîtes », les stations-service.

- 7 Face à ces transformations, les citoyens ont adapté leur mode de déplacement en ville :

Décrire le nombre d'opérations auxquelles se livre le conducteur d'un véhicule lorsqu'il se gare à seule fin d'aller faire l'emplette de 100 grammes de pâte de fruit<sup>7</sup>.

- 8 C'est autour de Paris qu'on trouve un grand choix de routes nationales. La diversité de leur typologie géographique et urbaine m'a conduite à centrer ce travail sur cet espace particulier. Autour de Paris, on trouve trente-deux routes nationales. Cela représente un trop grand nombre de supports d'analyse pour une étude qualitative satisfaisante. Il faut opérer une sélection, mais selon quels critères ? Les routes sélectionnées représentent un corpus de tissus urbains de manière à refléter le plus possible la richesse et la diversité de la banlieue. Plusieurs critères de sélection s'offrent à moi. Les premiers sont d'ordre géographique et les seconds, d'ordre historique. Les critères d'ordre géographique concernent l'altimétrie, les aspects formels de la route, sa forme en plan, ses dilatations en largeur, les rencontres avec des éléments de nature. Ceux d'ordre historique représentent l'architecture, les évolutions parcellaires, les différentes politiques d'aménagement menées au cours des siècles. D'autres critères comme la nomination du réseau, le trafic routier de la route nationale, permettront d'affiner la sélection.

- 9 Le tissu urbain qui entoure ces voies m'intéresse car il constitue une trame linéaire, parallèle à la route. La mise en série de plusieurs voies de circulation peut amener à envisager l'ensemble comme une ville linéaire autonome, en surimpression sur la banlieue. Cette association avec la ville linéaire n'est pas un concept nouveau. Depuis la fin du siècle dernier, c'est un grand thème d'urbanisme, repris en 1972 par Robert Venturi dans son ouvrage *Learning from Las Vegas*. Il nous présente une ville linéaire mono-fonctionnelle où il décrit et analyse l'état de suburbanité qui pourrait encore

aujourd'hui caractériser notre tissu urbain et notamment autour des routes nationales. Pour conclure sur les choix de la banlieue comme objet d'étude, j'emprunterais à Bernard Lepetit une de ses réflexions : « Jamais une ville ne se présente sans l'accompagnement d'autres villes. »

- 10 Le sujet de cette recherche peut maintenant se résumer par une question principale : qu'est-ce que s'orienter en voiture, en banlieue, aujourd'hui ? Identifier son milieu est un concept vital pour nous tous. Toutes sortes d'indications nous sont données pour cela : des impressions visuelles, des formes, des mouvements, des sons, du toucher et de la pesanteur. Trouver son chemin peut être lié à l'utilisation et à l'organisation de ces indications sensorielles fournies par l'environnement. Je fais l'hypothèse qu'il existe une hiérarchie dans la découverte, laquelle s'exprime au travers de « points de repère structurels » et d'« éléments points de repère ». Les points de repère structurels sont liés à la voie. Ce sont des éléments géographiques et physiques de la voie, comme une rivière à traverser ou un mont à franchir. Les éléments points de repère sont plus subjectifs. Ils sont constitués par des éléments – tels que des enseignes, des bâtiments – qui se rapportent à la voie. Ceux-ci sont perçus à différentes échelles et en des temps plus ou moins éphémères. L'impression que possède un milieu environnant doué d'« imaginabilité » se résume bien dans la belle description de Marcel Proust du clocher de l'église de Combray dans son roman *Du côté de chez Swann*. Cette « imaginabilité » de la ville, selon le terme de K. Lynch (« apparence », selon Stern), fait partie de la recherche des qualités physiques de l'environnement que j'ai nommées plus haut, éléments points de repère et points de repère structurels. C'est, pour un « objet », la qualité grâce à laquelle il a une chance de provoquer une image forte.
- 11 L'organisation individuelle d'un trajet qui s'effectue en fonction de ses propres expériences, de sa propre culture du territoire, de son temps libre, de ses propres repères socio-culturels et de ses propres choix de parcours constitue ce que je nomme une « boussole urbaine intérieure ».

## Des enquêtes

- 12 Les méthodes d'enquête que j'ai mises au point pour mener à bien cette recherche s'inspirent de celles déjà employées dans d'autres disciplines. Cette interdisciplinarité, chère à Bernard Lepetit, doit cependant être manipulée avec prudence :  
Il faut éviter le fractionnement en miettes, tant en termes d'objets que de systèmes<sup>8</sup>.
- 13 Il s'agit d'utiliser des interviews, des enquêtes, des cartes mentales, des photographies. La difficulté de ce travail réside dans la constitution d'un échantillon permettant de généraliser les observations. En principe, cet échantillon est représentatif si les unités qui le constituent ont été choisies par un procédé tel que tous les membres de la population conductrice aient la même probabilité d'en faire partie. Le groupe qui m'intéresse est constitué de conducteurs habitant la banlieue. En partant de l'idée que chacun fait partie d'un groupe et qu'il peut alors être approché en des endroits particuliers, je peux constituer un échantillon d'espaces et d'individus. Je peux, par exemple, enquêter sur des parkings de grande surface, dans la rue, dans des stations-service, des « Lavomatic », près des gares SNCF et RATP. En effet, pour accéder à ces espaces, la voiture est indispensable. Je n'exclus pas le voyageur SNCF que je peux rencontrer sur le parking de la gare, seul moment où il utilise sa voiture dans la journée. Ces lieux de convergence me laisseront en

outre le temps d'effectuer mes enquêtes. Dans mon cas, chaque enquête s'adapte à la situation.

- 14 **1. La première, demander son chemin**, a pour objectif de sonder le terrain. Ses résultats seront des sources de renseignements sur un vocabulaire particulier qui fera peut-être apparaître quelques éléments et points de repères principaux. Le principe de cette enquête est fort simple et repose sur trois questions :

- Comment puis-je aller à ?
- Comment reconnaîtrai-je que je suis arrivée ?
- Combien de temps cela me prendra-t-il ?

Une telle méthode implique une réponse rapide de la part des sujet interrogés. Ceux-ci doivent organiser rapidement un schéma spatial de la ville et me le restituer. Cette enquête rendra compte du niveau d'imaginabilité des interviewés face à leur ville, mais elle rendra compte aussi de l'importance et de l'influence qu'exerce la route nationale sur l'image que l'on se fait du territoire. Ce type d'enquête m'informerait aussi sur les signes ou les symboles utilisés pour constituer un étalonnage.

- 15 Quels outils possédons-nous pour rendre compte du réseau de la ville ? La carte est une réponse. Depuis longtemps, les réseaux ont trouvé leur place sur les cartes. Elles fournissent des renseignements pour certains usages et dans certaines conditions. Aujourd'hui, comment la carte est-elle perçue et utilisée dans la ville et en particulier dans la banlieue parisienne ? Elles n'offrent pas les possibilités qu'offre le système routier au citoyen pour construire l'architecture de son propre réseau. Il ne nous est donné, par exemple, qu'un instant pour faire un choix lorsqu'on parcourt la route en voiture et s'orienter avant d'être submergé par la ville et être conduit vers une destination inconnue ou non désirée. La cartographie est une représentation figée du réseau. Idéale pour les grands parcours automobiles, elle devient trop complexe ou pas assez fournie en renseignements utiles pour le réseau routier en banlieue. Le problème n'est pas seulement d'échelle, mais de nature de l'information où l'un des problèmes concerne le caractère évolutif de la ville.

- 16 **2. Se situer dans la ville** est un deuxième type d'enquête, qui a pour objectif d'apprécier le rapport au plan des interviewés. Il est caractérisé par la capacité à lire une carte, à se situer dans l'espace urbain, à resituer des objets de la ville sur un plan et à se souvenir de l'organisation spatiale de la ville. Toutes les questions que je pose sont liées au réseau. Comme pour l'enquête précédente, l'intervention auprès de l'interviewé doit être courte. Pour cela, j'ai établi des cartes, support de l'analyse. Pour chacune d'entre elles, je pose une question identique : pouvez-vous vous situer sur cette carte ? Les autres questions concernent la nomination du réseau, la situation de certains bâtiments. Mon objectif est de constater le niveau d'information que chacun possède, d'en apprécier une hiérarchie possible, une préférence ou une impossibilité à se représenter un groupe d'éléments. Cela me permettra également de constater la facilité ou la difficulté à rendre compte d'éléments de réponse sur un fond de carte plus ou moins constitué. Pour affiner cette voie de recherche, je modifierai les cartes en supprimant ou en insérant des renseignements. Cette démarche confirmera la fragilité ou la stabilité des informations spatiales que chacun possède.

- 17 **3. Le troisième type d'enquête** est fortement lié au précédent. Ce sont **les cartes mentales**. Leurs enseignements sont précieux. Elles montrent la complexité et la richesse des images mentales des interviewés. Cette méthode d'approche pourra révéler des structures fortes dans les opinions. Une technique voisine, nommée **carte cognitive**,

permet également de cartographier les déformations de la connaissance des lieux. Ces cartes sont d'un autre intérêt, elles traitent tant des désirs que de sous – ou de survalorisation des lieux. Ces déformations de la surface cognitive par rapport à la réalité présentent des régularités et des formes qui commencent à être exploitées dans la publicité. Ces cartes auront cependant un objectif précis dans cette recherche : permettre une étude sur une plus grande échelle territoriale.

- 18 4. Le quatrième type d'enquête auquel je recours est **la photographie**. L'objectif de cette méthode est de confirmer ou d'infirmer la nature des éléments points de repère et des points de repère structurels qui sont ressortis au cours des enquêtes précédentes. Il s'agira de prendre des photos de ces points remarquables, de les modifier un certain nombre de fois en faisant disparaître, en remplaçant ou en ajoutant des éléments. Cette manipulation s'effectuera grâce à l'informatique. Les photographies seront ensuite montrées dans l'ordre inverse des modifications. Au fur et à mesure de la présentation, la personne essaiera de resituer le lieu représenté et indiquera pourquoi elle pense que ce lieu est le bon, quels sont les éléments qui lui permettent de l'affirmer.

## Conclusion

- 19 Chaque citoyen choisit ses repères pour se resituer dans le temps et dans l'espace urbain. Il construit mentalement des réseaux préférentiels qui lui permettent de pratiquer la ville. Mais ces éléments n'ont de sens que s'ils peuvent être interprétés. C'est ainsi que l'automobiliste construit sa représentation de la ville. Par la diversité des méthodes d'enquête employées, j'essaie de mettre en place une représentation qui se fonde sur deux concepts :
- le premier correspond à la représentation personnelle que l'on se fait d'un territoire de banlieue,
  - le second, à la représentation cartographique de l'espace urbain.

---

## NOTES

1. Paris, Le Seuil, (1972), 1974.
2. Jonas Cohn, *Histoire de l'infini*, Paris, Le Cerf, 1994, p. 51.
3. Aristote, *Physique*, IV, 3, 210 b 22.
4. Umberto Eco, *Apostille au « Nom de la rose »*, Paris, Grasset, 1985.
5. Jean-Paul Dollé, *Fureur de ville*, Paris, Grasset, 1990.
6. Paris, Dunod, 1974.
7. Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée, 1974.
8. Bernard Lepetit, « Histoire des pratiques, pratique de l'histoire », in Bernard Lepetit (dir.), *Les Formes de l'expérience, une autre histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995, p. 9.

---

## AUTEUR

### GENEVIÈVE DESTHULLIERS

Architecte DPLG, école d'architecture de Paris-Belleville, 1995.

*EHESS, sous la direction de Bernard Lepetit : DEA « Territoires urbains », 1996.*

Architecte.